

Motor MAGAZIN 12'20 Boot

www.motorbootonline.de

**Boots
+
Börse**
AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE
Motorboote & Zubehör

REVIEW

Idyllische Dahme und
Storkower Gewässer

AN BORD

Interboat 19 E
SL Discovery 47 OC

TECHNIK

Der Rettungswesten-„TÜV“



Offizielles
Mitteilungsblatt:

Sportbootvereinigung
im Deutschen Motoryachtverband



DEUTSCHER
MOTORYACHTVERBAND



4 194570 104902



12 C 9839 E
EUR 4,90
35. Jahrgang

SUPER LAUWERSMEER DISCOVERY 47 OC EXCLUSIVE

Flüsternde Schönheit

Vor mehr als zwei Jahren – September 2018 – lautete die Headline im damaligen Magazin „WasserSport“, bezogen auf den hier gleichnamig präsentierten Testprobanden Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive, „Custom-build-Yacht vom Feinsten“. Ein Prädikat, hinter dem der Autor nach wie vor ohne Wenn und Aber steht. Dennoch, wir haben es aktuell mit einer völlig neuen „Discovery 47 OC“ zu tun, sowohl an, als auch unter Deck. Unangetastet geblieben ist indes das von vielen Eignern hochgeschätzte „Custom-build-Prinzip“, in welches die Werftchefs Bastiaan und Louis Jousma sogar noch eine Portion an Flexibilität oben drauf gepackt haben.

Text: Claus D. Breitenfeld – Fotos: Werft / Breitenfeld





Klassische Eleganz, harmonische Linienführung, gepaart mit modernem Design, hochwertigste Verarbeitung, ausgewogene Fahreigenschaften. Diese „Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive“ spiegelt all das wider, was die Werft in mehr als 50 Jahren Fachwissen angehäuft hat, perfekt umgesetzt vom namhaften Schiffsdesigner Arnold de Ruyter.



Wer mit der Überlegung schwanger geht, sich eine „schwimmende Ferienwohnung“ vom Kaliber 47 Fuß zuzulegen, dessen Ansinnen ist zweifelsohne darauf ausgerichtet, nicht beträchtliche Summen in irgendein profanes Objekt „von der Stange“ zu investieren, der will die Option und realisierbaren Möglichkeiten des „Custom-build-Prinzips“ in all seinen Facetten voll und ganz ausgereizt wissen. Wobei im vorliegenden Fall noch eine ganz besondere Art des Understatements hinzukommt, nämlich, dass wir es hier eigentlich nicht mit einer 47er Yacht zu tun haben, denn – umgerechnet werden aus einer Länge über Alles von 14,99 m locker sogar 49 Fuß. Egal, ob das offensichtlich der exorbitant verlängerten Badeplattform geschuldet ist oder nicht, irgendwo muss ja schließlich das Dinghi oder der Jetski untergebracht werden. Wie dem auch sei, für die Fertigung eines Schiffes dieser Größenordnung hat sich über nunmehr fünf Jahrzehnte hinweg die „Frisian Motor Boats B.V.“ in Noordburgum – hoch im Norden der Provinz Friesland – eine durch und durch vertrauensvolle Reputation im wahrsten Sinne des Wortes erarbeitet. Davon zeugt nicht nur geduldig bunt bedrucktes Hochglanzpapier, das spiegelt sich wider in solidestem Qualitätsmanagement, höchster Flexibilität im Kundensinne und überragender, handwerklicher Präzision jeglicher Art. Und das alles von A bis Z minutiös kontrolliert in Eigenregie vor Ort unter einem Dach, ohne auf eventuell nervige Abhängigkeiten sogenannter Sub-Unternehmen zurückgreifen zu müssen.

Design, Konzept, Verarbeitung

Kraftvoll, dynamisch, ausdrucksstark und unverwechselbar, so will die Werft ihre sich



1 Dem Motto getreu, „you'll never walk alone“, spielt sich das gemeinsame, tägliche Bordleben auf einer Ebene ab. Weder Rudergänger noch Smutje „vereinsamen“ an ihren Positionen

2 Familienidyll im lichtdurchfluteten Salon mit Blick von achtern in Fahrtrichtung.

3 Unmittelbar hinter der vierflügeligen, stabilen Aluminiumtür, die Salon und Cockpit trennt, wurde an Bb. die praxisgerechte, L-förmige Pantry platziert.

4 Optimal effiziente Platzausnutzung des Pantry-Innenlebens durch ein raffiniertes Ausdrehsystem, das auch den hintersten Stauraum leicht zugänglich macht.

5 Kaufmännischer Werftchef Bastiaan Jousma am Ruder der brandneuen Baunummer 1 unseres Testprobanden.



aus acht Modellen rekrutierende Discovery-Baureihe zwischen 43 und 50 Fuß – inklusive des Flybridge-Highlights „46“ – gesehen und verstanden wissen. Diesem hohen Anspruch und ästhetischen Credo folgend, ist auch die Fertigung des Projektes ausgerichtet, begonnen beim ersten, skizzierenden Zeichnungsstrich, über die Kiellegung bis hin zur letzten Schweißnaht. Darüber hinaus spiegelt sich in der systematisch voranschreitenden Art und Weise des Bauprozesses auch der mehr als 50 Jahre andauernde, handwerkliche Wissens- und Erfahrungsschatz eines Familienunternehmens in all seiner Vielfalt wider, befruchtet durch ein gerüttelt Maß von in der Praxis gesammelten Ideen langjähriger, treuer Eigner. Wir beginnen unseren „Staubdurchgang“ im Cockpit, um der Individualität „eignerbezogener Personalisierung“ näher auf den Zahn zu fühlen. Die Crew kann – je nach Liegeplatzsituation – zwischen zwei Möglichkeiten des Anbordgehens wählen. Zum einen durch die seitlichen, kindergesicherten Schanzkleid-Öffnungen oder aber auch steuerbords via Badeplattform, gleichzeitig nutzbar als „Bord-Liegeplatz“ für den Jetski oder das Dinghi. In diesem Bereich backbords eine Teleskopmechanik verbaut, samt riesigen Sonnenschirm tragend, je nach Bedarf individuell zu positionieren. Bestens zugänglich hier auch die Landeanschlüsse, Druckwasser warm/kalt und ein sich unter das Cockpit erstreckender Stauraum, evtl. nutzbar für die Rettungsinsel oder Ähnliches. Den Cockpitbereich dominierend, ein bequemes L-Sofa mit staufähiger Backskisten-Funktion, davor der elegante Tisch, über den hinweg bei geöffneter, vierflügeliger Tür auf einem Höhenlevel der Blick ungehindert in den Salon streift, in eine Wohnland-



schaft, die üppiger bei einem Schiff dieser Größenordnung kaum anzutreffen ist. Unter dem Cockpitboden ein riesiger Keller mit Zugang zum Maschinenraum, dort separiert Waschmaschine und Trockner, Weinkühler und Gefrierschrank.

Des Eigners Wunsch realisierend, unmittelbar backbords im Salon nach dessen Betreten, die L-förmige Pantry mit allem was des Smutjes Herz begehrt – Induktions-Kochfeld, Mikrowelle, Backofen und ausgeklügelter Stauraum satt. Sich daran anschließend eine aufwändig gearbeitete U-Couch, umfunktionierbar in Schlafplatz Nummer sechs, schwerer Tisch und gegenüber an Stb. der Arbeitsplatz des Rudergängers mit bester Rundumsicht. Im Sideboard-Stil gekonnt kaschiert, schließen sich nach achtern an, der zweistufig einfahrbare Flachbild-TV mit getrennter Soundleiste, gefolgt von Kühlschränken- und Spülmaschinen-Elementen.

Den Steuerstand beherrschend, zwei Raymarine-Touch-Flatscreens, deren kaum zu überbietende Informationsbereitschaft in Sachen Fahrsituation und bordspezifische Konstellation auch alten, im Diesel-Smoke ergrauten Fahrensmännern bewundernswertes Hochziehen der Augenlider abringt, dabei den verblüffend effektiv operierenden Vetus-Docking-Stick noch gar nicht in diese Laudatio einbezogen. Nicht minder erwähnenswert, der auf einem Unterschränk platzierte, horizontal zu verschiebende Steuerstand-Sessel mit entspannenden Armlehnen und Offshore-Sitzflächenfunktion. Mittig der fünfstufige Nieder gang in Richtung Vorschiff – hier vermisst der Chronist einen sichernden Handlauf, dessen Nachrüstung jedoch Formsache sein sollte – welcher dazu animiert, einen Blick in die Privatsphäre der



6



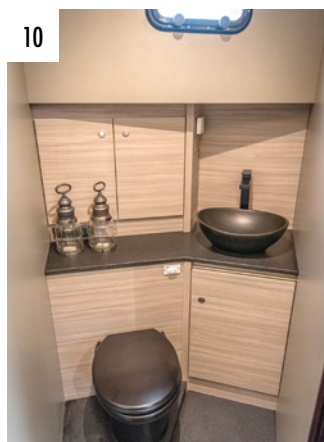
7



8



9



10



11

6 Des Eigners wohnliches Refugium im Vorschiff mit großem Doppelbett.

7 Gästekabine mit getrennten Betten an Bb.

8 Übersichtlich und ohne ablenkendes Beiwerk nach modernsten Erkenntnissen konzipiert, der ergonomische Steuerstand an Stb. mit bester Rundumsicht.

9 Die steuerbordseitige Einzelkabine.

10 Dem modernen Stil des Schiffes angepasst, einer der Sanitärbereiche.

11 Die Dusche mit getrennter Glastür.



1 Aufgeräumter, servicefreundlicher Maschinenraum, der das technikaffine Herz höher schlagen lässt und darüber hinaus auch noch Platz für eine Doppelmotorisierung bietet.

2 Auf einer „Hurley Marine“ Slipeinrichtung werden Jetski oder Beiboot sicher zu Wasser gelassen und wieder an Bord geholt.

3 Cockpit bei geöffneter, vierflügeliger Salontür.

4 Speziell verriegelte Schanzkleid- und Gangbördtüren, im Sinne von Kindersicherheit und unerwünschter Öffnung.

5 Breite Gangbords in Richtung Vorschiff, die es zulassen, auch noch bei abgelegten Fendern sich sicheren Schrittes fortzubewegen.



Crew zu werfen. Vom kleinen Vorraum aus, unter dessen Fußboden diverse Pumpen und Sanitärinstallationen zu checken sind, in Richtung Bugspitze die repräsentative Mastercabin mit großem Doppelbett, an Stb. eine Einzel-Gästekoje und backbords ein Zweibett-Refugium. Allen drei Separees zu eigen reichlich Stauraum und Fußböden mit kratzfester Kunststoff-paneelen-Struktur. Getrennt, in separaten Bereichen, an Bb. bzw. Stb. zwischen den Kabinen, Dusche und Toilette. Dass jeder dieser Räume über entsprechend wirkungsvolle Lüftungsmöglichkeiten verfügt, versteht sich eigentlich von selbst.

Wieder zurück an Deck: In Höhe der Schanzkleid-Durchbrüche ins Cockpit, werden auch die Zugänge auf die Gangbords im Sinne vor kindlicher Sorglosigkeit zusätzlich mit Türen versperrt. Eine stabile, elegant anthrazit eloxierte Reling, sichert den Weg über die bis knapp 50 cm in der Breite messenden Gangbords aufs Vorschiff mit versenkter E-Winch und durchs Schanzkleid geführtem Ankergeschirr. Festgemacht wird jeweils an Doppelpollern vorn und achtern, Einzelpoller

auf der Badeplattform und beidseitig zweimal aufgeschweißten Springbeschlägen. Dank elektrisch absenkbarem Gerätemast auf dem Salondach, reduziert sich die Durchfahrthöhe auf erfreuliche 3,10 m über WL.

Bereits die Standardausstattung dieser SL Discovery 47 OC, präsentiert sich ohne Frage als absolut fahrfertig und hochwertig, sei es unter anderem in Details wie Echtholzleisten, Innenausbau in Mahagoni oder Kirsche, Bugschraube, Wechselrichter, 12-, 24 und 230-Volt Bordnetz, drei Gruppen wartungsfreie Batterien, komplette LED-Ausstattung, elektrischer Geräteträger, PU-Schaum-Isolierung und Extrem-Schalldämmung, Heizung, Stereoanlage etc. Dies nur ein Bruchteil der Basisliste.

Doch bei kaum einem Eigner wird wohl angesichts so eines Schiffes der Vertragsabschluss ohne Sonderwünsche über die Bühne gehen. Daher hat Super Lauwersmeer zwei Aufrüstungs-Pakete geschnürt, die sich in die Varianten „Luxus“ und „Exklusiv“ – wie beim Testprobanden – splitten. Darin, ebenfalls hier nur schwerpunktmäßig erwähnt, Nussbaum- oder Eiche-Innenausbau, E-VA-Ankergeschirr, Spezial-Fensterverglasung, Schubladen statt Schranktüren, Marlan-Pantry-Arbeitsplatten, zentrales Staubsauger-System, komplett Flexiteak, Fußbodenheizung etc.

Fahreigenschaften

Nicht selten trifft man beim Test von Verdränger-Schiffen auf Rümpfe, deren Fahrverhalten sich besonders in flachem Gewässer wie Kanälen oder Flüssen, mit sogenanntem „achterlichen Festsaugen“ unter Volllast mehr oder weniger positiv bemerkbar machen. Dem entgegenwirken können spezielle Unterwas-



serkonstruktionen, die in der Praxis bei anderen Werften ihre effektive Berechtigung bereits unter Beweis gestellt haben. Novitäten und Experimenten stets aufgeschlossen gegenüberstehend, startete auch Super Lauwersmeer hinsichtlich dieses Phänomens Probeläufe, die nach Aussagen der Werft allerdings nicht von Erfolg gekrönt waren. Fazit: SL-Rümpfe bieten ein Optimum an Fahrkomfort, Verbesserungsversuche negativ. Unser Testschlag auf dem „Burgumer Mar“ untermauerte diese These eindrucksvoll. Kein Anstellen des Vorschiffes bei abrupter Vollastpositionierung des Schalthebels während der 25 Sekunden andauernden Beschleunigungsphase. Kein achterliches Ansaugen, souveräne „Flachfahrt“ mit stets kontrollierter Rundumsicht, auch nach Erreichen von Vmax mit 8 kn (15 km/h) bei knapp über der Nenndrehzahl von 2.930 U/min des 5-zylindrigen Volvo Penta D3-150, 110 kW (150 PS). Darüber hinaus verblüffende, minimalste Lautstärkenentwicklung in jeder Fahrstufe – gerade mal 43 – 66 dB(A) über den gesamten Drehzahlbereich – exzellente Geräuschdämmung demonstrierend.

Als ökonomischste Reisegeschwindigkeit favorisieren wir den Drehzahlbereich um 1.600 U/min, 5,5 kn (10,2 km/h). Dabei fordern die fünf Zylinder ca. 5,6 Liter Diesel pro Stunde. Das schont die Bordkasse, das ist Wasserwandern pur.

Bleibt schlussendlich lediglich die Bewertung des Manövrierverhaltens. Mit Unterstützung des „Vetus-Docking-Sticks“ Drehkreise auf dem imaginären Teller, und ohne ca. eine bis 1,5 Bootslängen in jede Richtung nach vollem Rudereinschlag von acht Umdrehungen. Resümee, alles im grünen Bereich, mit Tendenz zu „Dunkelgrün . . .“.

Kontakt

SUPER LAUWERSMEER Frisian Motor Boats B.V.

Rijksstraatweg 80
NL 9257 DV Noordburgum
Tel.: 0031-(0)-511-442181
Mail:
info@superlauwersmeer.nl
www.superlauwersmeer.nl



Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive

Herstellerland	Holland
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta D3-150, R, 110 kW (150 PS), 2,4 l Hubr., 5 Zyl. in Reihe, Turbo, Ladeluftkühl., Common Rail
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm, 5-Blatt-Prop. MnBr, R, 14 x 16"
Preis Standard/Testschiff (€)	539.805,- / ca. 640.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit kn (km/h)	Verbrauch l/h l/sm l/km	Schallpegel* dB(A)
Standgas eingekuppelt	750	2,30 4,26	1,00 0,43 0,23	43
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1.950	6,50 12,04	9,10 1,40 0,76	57
Marschfahrt	1.600	5,50 10,19	5,60 1,02 0,55	53
V-max.	2.930	8,00 14,82	28,00 3,50 1,89	66

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 25, Drehkreis in Bootslängen = auf dem Teller mit, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 482 (893) / 662 (1.226)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

 14,99 m	 4,36 m	 1,17 m	 3,45/3,10 m	 1x110-2x110 kw (1x150-2x150 PS)	 Stahl
 750 l	 800 l	 22400 kg	 B	 10	 7 (inkl. Salon)

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Burgumer Mar, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2 - 3 / 0,20, Personen an Bord: 4, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 400 / 350

Mein Fazit

Es ist weiß Gott nicht die erste Super Lauwersmeer, die die Redaktion des „MotorBoot-Magazin“ testmäßig unter ihre Fittiche nahm. Sie präsentierten sich samt und sonders alle ihrer Zeit entsprechend auf höchstem Niveau, sei es in punkto Fahreigenschaften, qualitativer Verarbeitung, konstruktionsmäßigem Einfallsreichtum, Design und Zuverlässigkeit. Doch mit dieser „Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive“ hat die Werft so ziemlich alles getoppt, was die Hallen bislang im friesischen Noordburgum verließ. Ein Schiff edelster Qualität, beste Fahreigenschaften an den Tag legend und ein Sonderwunsch-Paradebeispiel dessen, was seriös praktiziertes Custom-build-Prinzip alles möglich macht. Auf den Punkt gebracht: Eine „flüsternde Schönheit“.

Claus Breitenfeld – Testredakteur

